

Die Lastzugs-Lokomotiven haben dieselbe Konstruktion, nur kommen die 3 Wasserrohre und der Feuerschirm in Wegfall.

Chicago, St. Louis und New Orleans Railroad Co. 1883.

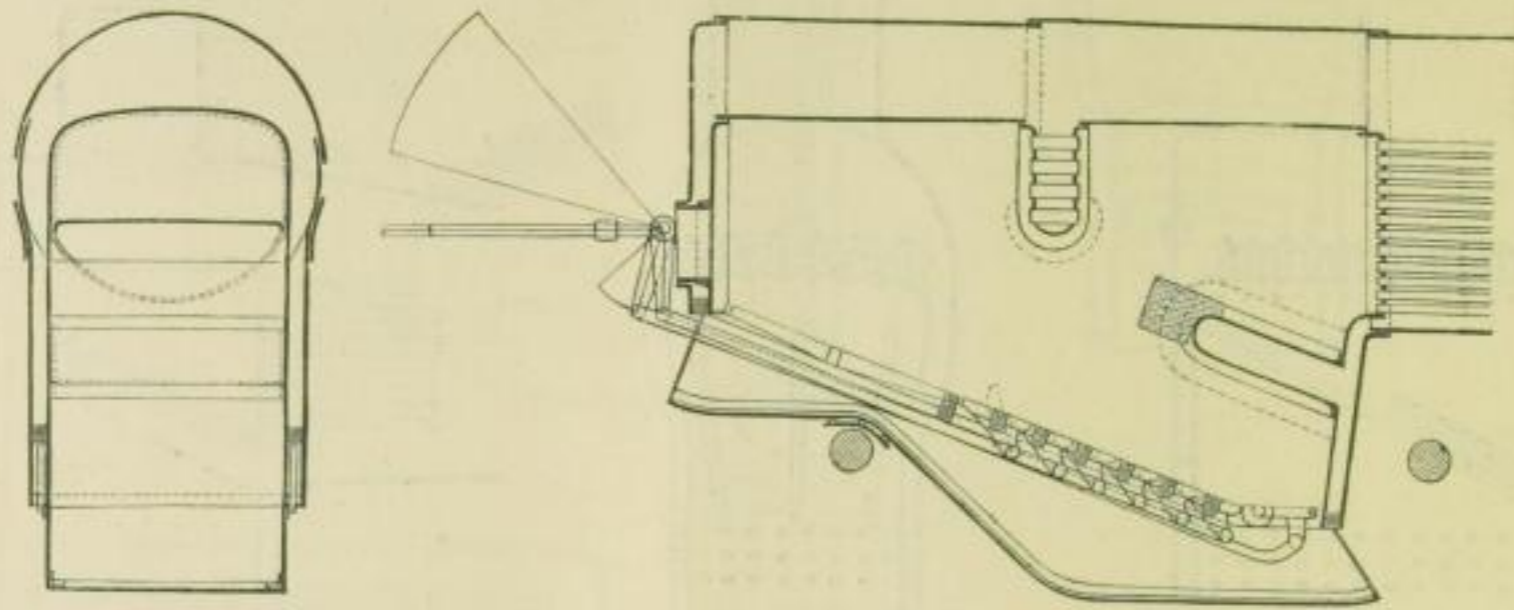
Bei dieser Bahn wurden vom Jahre 1866 ab Versuche mit Wasserkästen (hohlen, mit Wasser gefüllten Eisenkästen) angestellt, welche jedoch kein besonderes Resultat ergaben. Gegenwärtig haben die Feuerbüchsen der Lokomotiven dieser Bahn die gewöhnliche rechtwinkelige Form ohne irgend welche besondere Einrichtungen.

versehen; die Biagsamkeit dieses Rostes soll das Feuer stets von Schlacken frei erhalten haben.

Grand Trunk Railway of Canada 1883, (Fig. 31, 32).

Die Eilzugs-Maschinen dieser Bahn (Fig. 31) haben Feuerbüchsen mit horizontalem Schüttelrost, Chamotte-Gewölbe vor der Siederohrwand und einen Luftschirm oberhalb der Feuerthür, fast genau so, wie bei der London & Southwestern Eisenbahn in England (Fig. 5). Von den Lastzugs-Lokomotiven (Fig. 32) ist eine einzige, No. 436, mit einer dem System BEATTIE (Fig. 4) ähnlichen Feuerungsanlage versehen, doch scheint letztere ihrem Zweck nicht gut zu entsprechen, da der ganze Lastzugs-Lokomotiven-

Fig. 32.



Grand Trunk Eisenbahn von Canada. Lastzugslokomotive, 1877.

System GEORGE S. GRIGG, 1869—1883.

Central Pacific Railroad (Neben- und gepachtete Linien, Verwaltung in Sacramento).

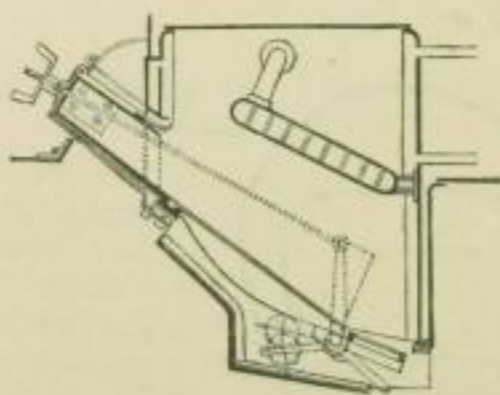
(Fig. 30.)

Mit dieser Feuerungsanlage sind 88 pCt. des Lokomotivparkes der Central Pacific Railroad, d. i. die bedeutende Anzahl von 399 Lokomotiven, seit 1869 versehen.

park nur gewöhnliche Feuerbüchsen hat und eine weitere Umgestaltung dieser Lokomotiven nicht beabsichtigt wird.

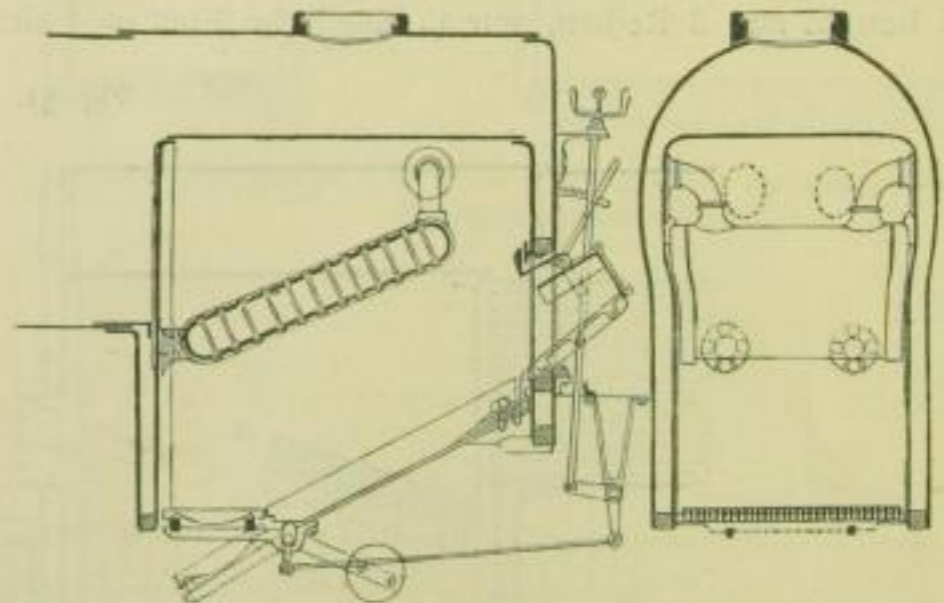
Zum Schluss sei bemerkt, dass die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika im Jahre 1881 bei einer Ausdehnung ihres Bahnnetzes von 104 325 Meilen einen Lokomotivstand von 20 116 Stück besaßen und dass in den 15 Privat- und Eisenbahnwerkstätten 2000 Stück neu hergestellt, sowie 1000 Stück rekonstruiert wurden. Das Verhältniß der Lokomotiven zur

Fig. 33.



System TENBRINCK, 1863. Französische Ostbahn.

Fig. 34.



Verbessertes System TENBRINCK, 1883. Französische Orleansbahn.

Diese Feuerungsanlage besteht aus einem unterhalb der Siederohrwand beginnenden Feuerschirm aus Chamottesteinen und einem horizontalen Roste. Die Zuleitung der Luft erfolgt durch eine runde Oeffnung in der Feuerthür nach Konstruktion des Maschinen-Direktors dieser Bahn A. J. STEVENS.

Der Brennstoffverbrauch beträgt eine Tonne (= 2000 Pfd.) auf 38 Meilen = 61 km, genau 14,87 kg per Lokomotivkilometer mit einer 15 prozentigen Ersparniß gegenüber dem Kohlenverbrauche von Lokomotiven mit gewöhnlichem Roste ohne Feuerschirm; überdies übt der Feuerschirm keinen ungünstigen Einfluss auf das Material der Feuerbüchse aus.

GEORGE S. GRIGG von der Boston and Providence Railway hatte dieses System im Jahre 1856 konstruiert und zu jener Zeit, abgesehen von der Anwendung eines gewöhnlichen horizontalen Rostes für gute Kohle, die Lokomotiven jener Linien, welche backende Kohle verwenden, mit einem Roste aus horizontal gespannten starken Ketten

Meilenzahl der Bahnlänge ist ein ziemlich konstantes und beträgt 1 Lokomotive auf 5,18 bis 5,21 Bahnmeilen.

III. Frankreich.

System TENBRINCK, Französische Ostbahn 1863. (Fig. 33).

Bei dieser Konstruktion (Fig. 33) hat die Feuerthür keinen andern Zweck, als die Revision der Siederöhren zu gestatten, eventuell die Zupfropfung derselben zu ermöglichen. Unterhalb der Feuerthür befindet sich eine, entlang der ganzen Breite der hinteren Feuerbüchswand sich hinziehende und in derselben Richtung getheilte Oeffnung. Der obere schmalere Theil ist mit einer Klappe bedeckt, welche nach Bedürfniß geöffnet werden kann, um Luft in den Feuerungsraum hineinzulassen. Vor dem unteren, breiteren Theil der Oeffnung, welche bis an den Rost hinabreicht, befindet sich ein Trichter, welcher mit der zur Heizung bestimmten